Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 897 de 2007

# INTERGREMIAL DE TRANSPORTE PROFESIONAL DE CARGA

**Resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de 30 de octubre de 2006**

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 30 de enero de 2007**

**(Sin corregir)**

| | |
|---|---|
| **PRESIDE:** | Señor Representante Juan José Domínguez. |
| **MIEMBROS:** | Señores Representantes Sergio Botana y Julio César Fernández. |
| **DELEGADOS DE SECTOR:** | Señores Representantes Gustavo A. Espinosa, Juan Andrés Roballo y Jaime Mario Trobo. |
| **INVITADOS:** | Señores Walter Manzini (Vicepresidente), Humberto Perrone (Gerente), Jorge Lepera (Secretario de la Directiva), Fernando Repetto (Tesorero), Hugo Firpo, Mauro Borzacconi (Vocales) y Gustavo González (ex Secretario). |

**SEÑOR PRESIDENTE (Domínguez).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

Recibimos a una delegación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, integrada por los señores Jorge Lepera, Hugo Firpo, Humberto Perrone, Fernando Repetto, Gustavo González, Walter Mancini y Mauro Borzacconi.

Como todos sabemos, esta reunión ha sido un poco esperada en la medida en que se hacía necesaria una valoración de los hechos ocurridos y, además, porque ha surgido una serie de planteos después de los acuerdos realizados para poder levantar el paro; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la Intergremial de Transporte de Cargas así lo llevó a cabo y se han resuelto las cosas de la mejor manera posible. En la Comisión hemos tenido visitas que hicieron referencia a estas situaciones y, principalmente, a cómo se habían realizado los acuerdos; no sé si nuestros invitados conocen las versiones taquigráficas correspondientes a las sesiones que se realizaron después de eso. En su momento, también solicitamos la presencia del señor Ministro; si bien todavía no es posible que concurra, está al tanto de lo que se planteó en la medida en que recibió las versiones taquigráficas. Lamentablemente, no tuvimos la precaución de corroborar que se las enviaran a ustedes.

Como ustedes recordarán, en principio se planteó que esta reunión se realizara el 23 de enero, pero luego optamos por el día de hoy.

Queremos escuchar los planteos que nos puedan hacer y las reflexiones con respecto a estos temas.

**SEÑOR PERRONE.- En primer lugar, queremos cumplir con algunas formalidades.**

Para empezar, quiero informar que la versión taquigráfica no está disponible en la página de Internet y como no se nos envió, no tenemos información al respecto.

Por otra parte, ustedes saben que en el mes de noviembre -o sea, posteriormente al conflicto con el Poder Ejecutivo- hubo elecciones en la Cámara, por lo que sería oportuno presentar a la nueva Directiva. El Presidente es el señor Hermes Grassi -quien no ha podido concurrir por una cuestión de salud-; el Vicepresidente es el señor Walter Mancini; el Secretario, el señor Jorge Lepera; el Tesorero, el señor Fernando Repetto y son Directivos los señores Hugo Firpo y Mauro Borzacconi. Hoy también nos acompaña el anterior Secretario de la Cámara, señor Gustavo González.

Salvadas estas cuestiones, ustedes recordarán que habíamos tenido intención de concurrir a esta Comisión cerca del 14 de diciembre pero que no pudimos hacerlo por algunas cuestiones de orden vinculadas con el hecho de que había alguna sesión prevista; por ello, la visita se ha venido dilatando en el tiempo.

Aunque varios de ustedes estuvieron en la Legislatura anterior, sería bueno informar un poco acerca del proceso que se ha venido desarrollando, impulsado por la Cámara y por todo el sector del transporte de carga. Hemos trabajado intensamente en lo que denominamos la profesionalización del sector. ¿En qué consistió todo el sistema de profesionalización que impulsamos hace más de seis años? Ustedes saben bien que en el Uruguay estaba sumamente distorsionada la actividad del transporte de cargas; había muchos sectores y una buena cantidad de empresas que trabajaban en forma irregular. En la Legislatura anterior propusimos -inclusive, al Poder Ejecutivo- algunas modificaciones legales que fueron llevadas a cabo y permitieron que en la actualidad se formalizara por lo menos el 90% de la actividad del transporte de carga. Tengo números que arrastro desde 2002 hasta ahora, que reflejan que se comenzó con un poco más de 2.000 empresas de transporte de carga y que hoy casi alcanzamos las 4.500. Además, en 2002 había algo más de 9.000 vehículos y ahora estamos llegando a los 18.000. Quiere decir que todo este sistema ha llevado a que las empresas se formalizaran y trabajaran de forma regular, lo que ha dado importantes beneficios a toda la sociedad, no solo por el pago de impuestos sino también por la responsabilidad que los transportistas tienen en cuanto al trabajo que realizan.

Como decía, esto ha sido muy beneficioso para la sociedad y también para el sector, que se ha formalizado de dos maneras: a través de algunos incentivos fiscales y de mayores controles, algunos de los cuales son nuevos. Esto ha llevado a que el sector tenga la obligación de cumplir determinados requisitos y, a su vez, acceda a algunos beneficios fiscales. Esta reforma tributaria está quitando algunos de los beneficios fiscales como, por ejemplo, la exoneración de aportes patronales. Este fue uno de los motivos por los cuales se discutió con el Poder Ejecutivo y se llegó a un conflicto que finalmente fue solucionado el 25 de octubre.

Otro de los temas importantes que formalizó el sector es la inclusión del IVA en el gasoil, que obligó a que las empresas, para acceder a descontar el IVA, tuvieran que facturar el transporte que realizan. Se cae de maduro que si no facturan, el gasoil les sale más caro porque no pueden descontar el IVA. Los señores Diputados saben que se encuentra a estudio del Senado un proyecto de ley que modificaría la tasa del IVA del 14% al 23%, y eso también es sumamente importante para que se termine de cerrar este círculo de formalización que llevaría a que las empresas tengan necesidad de facturar todo lo que realizan y se termine el transporte en negro, porque evidentemente el gasoil les saldría todavía más caro. Esto también fue parte de la solución que se encontró durante el conflicto del 25 de octubre.

Hay otros puntos que también hacen a la formalización del sector. Tenemos un tema de devolución de IVA con certificados, que es algo que habitualmente hace la DGI en distintas actividades. En nuestro caso, hemos solicitado que se agilite el trámite, porque a veces tenemos que esperar hasta seis meses para que nos devuelvan los certificados y, por ejemplo, no podemos hacer pagos al BPS porque estaríamos incurriendo en mora si le pagáramos con un certificado de la DGI. A pesar de que tenemos esa cuenta a favor con el Estado,

no la podemos utilizar para pagar otros costos estatales. Este tema también fue discutido durante el conflicto y se buscó cómo solucionarlo.

Debo aclarar que hasta el momento no se obtuvo ninguna solución efectiva de las acordadas el 25 de octubre. Hay un proyecto en el Senado que fue enviado sumamente tarde por el Poder Ejecutivo, creo que el 27 de diciembre del año pasado. Asimismo, existe una Comisión que está trabajando en el tema de los certificados, que solo se reunió una vez y a la que no concurrió ningún delegado del Ministerio de Economía y Finanzas.

En cuanto al otro punto que se acordó, que fue el tema de la suspensión temporaria del registro de empresas para que se realizara un estudio en profundidad de la ecuación flota-disponibilidad de carga, la Comisión correspondiente ha estado trabajando y hasta donde nosotros sabemos todavía no hay un informe definitivo. Sí, se ha estado trabajando muy intensamente. Queremos aclarar que venimos pidiendo este estudio desde la Legislatura anterior. No es algo nuevo, porque para nosotros es muy importante determinar qué capacidad de porte y cuánta carga hay disponible.

Recuerdo que hace tres o cuatro años hubo una gran movida de productores arroceros y de otros sectores que acompañaron porque faltaban camiones y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas dispuso hacer dos estudios de campo muy breves y rápidos, que eran los que se podían hacer en ese momento. En primer lugar, se hizo una encuesta acerca de las demoras en las descargas, que fue encargada al órgano de control y que dio como resultado que había un promedio de demora de treinta y seis horas en la descarga. En segundo término, se realizó otro estudio por parte de otra división del Ministerio -no recuerdo exactamente cuál-, que consistió en determinar la cantidad de silos, la capacidad de almacenaje y cuáles eran las dificultades existentes. Eso arrojó que si bien había capacidad de silos, no había suficiente capacidad de secadores para absorber rápidamente la producción. Entonces, se aducía que faltaban camiones pero, en realidad, lo que faltaba era espacio para procesar rápidamente el grano y liberar los camiones que estaban esperando casi un día y medio para descargar.

Por otro lado, volviendo un poco más al Uruguay de hoy, como ustedes saben bien, tenemos algunas dificultades en el aspecto fronterizo. Tenemos problemas con el cierre de los puentes y por viajes a la Argentina estamos experimentando, por lo menos, un día y medio de demora adicional, lo que está ocasionando que la capacidad de aporte de las empresas uruguayas esté colmada. No sucede lo mismo con la capacidad de aporte de las empresas argentinas, que como ustedes saben, no son tan específicas para el transporte internacional, sino que cubren muchas actividades. Yo traje algunos números. Hay unas trescientas empresas argentinas y ciento cincuenta uruguayas que se dedican al transporte internacional. La diferencia es que los uruguayos tienen alrededor de 3.000 vehículos y los argentinos algo más de 13.000. Estos últimos se ocupan del transporte internacional, y también trabajan en Argentina.

En este momento, debido a que en Argentina están en un valle en el período, no hay zafra de grano, obviamente tienen una capacidad ociosa muy importante que están volcando a cubrir lo que a los uruguayos nos es imposible por las demoras que nos ocasionan los cierres de los puentes. Este es un tema importante porque no solamente está creando un perjuicio económico para las empresas sino también de divisas para el país, porque si son las empresas uruguayas las que hacen los fletes, cobran acá, dejan el dinero acá, pagan trabajadores uruguayos, impuestos, etcétera. Si los hacen las empresas argentinas, lo vemos pasar y no queda nada para este lado. Este es un problema actual sobre el que queríamos informar a ustedes.

Volviendo al tema que para los señores Diputados era medular, relativo a la suspensión de los registros, entendemos que fue parte del acuerdo que se hizo con el Ministerio en el sentido de mantener los registros cerrados mientras se procesaba esta información para evitar que se continuara distorsionando -como venía ocurriendo- la cadena de ingreso de vehículos nuevos. Sin embargo, no ha sido un cierre total de registros, ni siquiera una suspensión absoluta. Lo que se ha hecho es regular, en alguna medida, el ingreso de algunos vehículos nuevos y empresas nuevas, pero no ha sido un cierre de posibilidades de ingreso.

Durante este período han ingresado vehículos que ya estaban señados e, inclusive, algunas empresas nuevas que hubieran demostrado que estaban en formación antes de la suspensión del registro. Lo que se ha buscado con esto es tener un antes y un después porque, de otra manera, no se podía determinar.

Yo traje algún material. Esto no es nuevo. El pensamiento del señor Ministro Rossi coincide con lo que pensaba cuando integraba esta misma Comisión en la Legislatura anterior. Si me permiten, voy a dar lectura a una versión taquigráfica que pudimos ubicar dentro de nuestro archivo. Dice lo siguiente: "El asunto que

estamos considerando, que no es nuevo, surge de una estimación en su momento propagandeada e impulsada amplia y erróneamente en cuanto a las posibilidades de desarrollo de la capacidad de transporte de las empresas uruguayas en la región. Esa estimación errónea llevó a incentivar y alentar con medidas concretas un desarrollo irreal de la flota de camiones en función del trabajo -no solo en lo que tiene que ver con la madera sino en la captación de otro tipo de cargas a nivel nacional y regional-, que no se dio. Entonces, comenzó a generarse una agudización de la competencia interna entre los propios empresarios del transporte que tenían inversiones importantes. En algunos casos, asumieron grandes endeudamientos que empezaban a frustrarse. Esto coincide además con el período en el que comenzó esta retracción económica que lleva ya cuatro años y que ha generado un conjunto de consecuencias con signos negativos, incluyendo algunas de las alternativas que tienen que ver con las políticas de precio de los combustibles y la propuesta -no nueva- del sector empresarial en el sentido de que los impuestos puedan ser recaudados, no solo como en este caso a partir de la sustitución del IMESI por IVA sino con otros impuestos que puedan ser canalizados a través del tema del combustible".

Estas son palabras de quien en ese momento era Representante Nacional, señor Víctor Rossi, en esta misma Comisión, expresadas el 14 de febrero de 2002. Como ustedes verán, el diagnóstico estaba dado en 2002, cuando teníamos alrededor de 9.000 vehículos. Hoy tenemos 18.000. Entonces, la ecuación no ha demorado demasiado porque se incluyeron más vehículos para una capacidad de producción que, si bien aumentó, todavía está lejos de alcanzar los niveles de aporte de la flota.

Este es un resumen escueto de la situación

No es lo mío la oratoria pero he tratado de darles la mejor información posible para que nos puedan consultar sobre las dudas que tengan.

**SEÑOR TROBO.- Agradecemos mucho la presencia de la Intergremial de Transporte Internacional de Carga. Lo que nos puedan decir es un aporte muy importante para esta Comisión, de la misma manera que en otras ocasiones en que se han debatido temas vinculados al transporte de carga por carretera.**

Quiero hacer un comentario que me parece importante. Los sectores gremiales tienen como primera obligación defender el interés del gremio. Es el lente a través del cual se mira la realidad nacional. Sin perjuicio de que se tenga interés en contribuir con toda la sociedad, uno está obligado a defender su propio interés. Por ello, es muy interesante conocer las vicisitudes de la realidad actual en materia de transporte de carga.

Digo esto porque la secuencia que el señor Perrone hacía sobre la salida del conflicto del transporte, que fue el resultado de la decisión del Poder Ejecutivo de aumentar el precio del gasoil, incluye un acuerdo en el cual hay una medida que estamos analizando en esta Comisión, sin perjuicio de que nos hubiera gustado mucho contar con la confianza que el Ministro de Transporte y Obras Públicas debe tener en el Parlamento para conocer directamente su versión sobre este tema.

Me importa ir hacia el origen, porque la medida es un componente de un acuerdo, y ver la eficacia que tuvo, así como la que tuvieron otras. Quiero confirmar -para tomar nota correctamente de lo que he escuchado- que las demás medidas vinculadas con la solución del conflicto, entre las que se incluye esta, todavía están allí esperando ser operativas: los certificados de IVA, una ley que habilite un descuento especial de los impuestos, etcétera. Es decir que la única medida que el sector gremial exigió al Ministro de Transporte y Obras Públicas para levantar el paro o la medida de fuerza y que hoy está vigente, es la que se aplicó por resolución del 30 de octubre de 2006.

Esa medida tiene un componente que es un estudio resultado de una comisión bipartita, integrada por el Ministerio y la Intergremial. Particularmente, me interesa mucho conocer todo el proceso: cuántas reuniones hubo, quiénes asisten, qué temas se trataron, etcétera. Inclusive, nos gustaría mucho contar con alguna información práctica, algunos documentos o papeles que se hayan elaborado. Se lo pedimos a ustedes porque no se los pudimos pedir al Ministro. Como podrán imaginar, si él hubiese venido, yo no les hubiera hecho esta pregunta, porque el que está obligado a darnos estas opiniones en el Parlamento es el Ministro de Transporte y Obras Públicas. Obviamente, luego tomamos la opinión de los distintos sectores vinculados con el tema, como componentes de un asunto sobre el cual en el futuro tendremos que tomar una decisión.

Entonces, mi inquietud es conocer qué eficacia ha tenido la medida, y si la medida que tomó el Ministerio es la correlativa a la que ustedes plantearon. Yo tengo algunas lecturas, inclusive de la propia Comisión, versiones de visitantes en el sentido de que el planteo que se le hizo al Ministro fue uno y la medida que tomó el Ministerio fue otra. El planteo fue suprimir el registro de nuevas empresas, y el Ministerio ha tomado medidas que, inclusive, impiden el cambio de flota o el cambio de vehículos destinados al transporte en algunos casos. De acuerdo con lo que dice la resolución, está claro que la medida no es exclusivamente la suspensión del registro de nuevas empresas, porque en su artículo 2º tiene una serie de situaciones que presenta como alternativas o como que pueden eventualmente modificar el criterio. Esa es la pregunta que quería hacer para saber en qué medida esto ha sido eficaz o se ha llevado a la práctica de acuerdo al planteo hecho por ustedes oportunamente.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Es claro que estamos ante una dificultad seria, como es el hecho de que no hayan podido contar con la versión taquigráfica. Hubo protagonistas que plantearon que la medida tuvo un efecto cascada hacia otros rubros que tienen que ver con la industria metalúrgica. Como dice el señor Diputado Trobo, no solo no se importaban vehículos nuevos sino tampoco chasis, carrocerías y demás. De todas maneras, es muy claro lo que ha dicho el señor Perrone. En el período anterior también participé en la Comisión de Transporte y Obras Públicas y recuerdo que una de las principales preocupaciones era acotar la solicitud de las empresas grandes en cuanto al ingreso de nuevos camiones en virtud de que estaban haciendo falta para la flota. Sin embargo se había comprobado en más de una oportunidad que el camión era el silo, el depósito, con el chofer incluido. Esta es una de las cosas que se toman en cuenta ahora y la fuerza política que yo represento está de acuerdo. Esto genera una serie de situaciones que es importante tener en cuenta porque están relacionadas con los fabricantes.**

No queda muy claro por qué se da ese efecto cascada hacia las metalúrgicas; yo, al menos, no he tenido oportunidad de estudiarlo. Tal vez el señor Diputado Roballo sepa algo más al respecto.

De todas maneras, el hecho de que no contemos con la presencia del señor Ministro no impide que solicitemos información a la Intergremial, porque sabemos que trabaja en el órgano de control junto con el Ministerio.

**SEÑOR ROBALLO.- Como es sabido, el señor Ministro ha estado en varios temas en estos días, porque es una Cartera bastante importante. Va a concurrir a la Comisión Permanente el 5 de febrero y seguramente después de esa fecha y de algunos compromisos que tiene en el exterior estará compareciendo en esta Comisión.**

De la lectura que se hacía de alguna versión taquigráfica de 2002 se desprende que el señor Ministro ya estaba en profundo conocimiento de estos temas. Quiero destacar que la suspensión de los registros estaba en el conjunto de reivindicaciones que se planteó en el conflicto por parte de la Intergremial; era uno de los puntos que se le pidió al Ministerio. Más allá de que el Ministerio entendiera que era necesario hacer un estudio, se trataba de una reivindicación concreta de la Intergremial.

Por lo que tengo entendido -de acuerdo a algunas afirmaciones que se han hecho- y resulta de las expresiones del señor Perrone, la Comisión que estudiaba el tema de intercambio de certificados, etcétera, no ha funcionado como se esperaba, pero por lo menos ha mantenido alguna reunión. Podríamos ver en qué medida se puede agilitar eso porque es muy importante a la hora de la ecuación económica. La Comisión que estaba trabajando sobre la ecuación de la capacidad de carga y la cantidad de vehículos ha estado funcionando y ha realizado un trabajo intenso. Ese es uno de los puntos a los que se había comprometido el Ministerio y se está llevando a cabo.

Con respecto al tema principal o al punto que determinó el cese del conflicto -por el que las dos partes centraron sus mayores esfuerzos-, es decir, el proyecto de ley sobre el tratamiento del IVA y del IMESI, quizá haya habido alguna demora en su envío al Parlamento, pero ya se encuentra a estudio de la Comisión de la Cámara de Senadores y nosotros pronosticamos una pronta sanción.

Como ustedes saben, en estos procesos intervienen muchos actores, y no solo dependen del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Más allá de alguna imagen que se ha dado aquí, entendemos que los puntos a

los que se comprometió el Ministerio se han cumplido. Estuvimos en las negociaciones y sé que algunas cuestiones no dependían tanto del Ministerio. Por ejemplo, los legisladores somos los responsables del trámite parlamentario y de que los proyectos tengan una pronta sanción. Ya se sabía que podía haber alguna demora en los puntos que se acordaron, pero por lo que veo están todos en funcionamiento.

En cuanto al punto que hoy parecía más importante, me remito al planteamiento que hizo el señor Presidente, con respecto a las consecuencias que trajo la suspensión del registro en áreas importantes, como la metalúrgica. Hemos recibido delegaciones que han realizado planteamientos muy atendibles. No sé si la versión taquigráfica a la que ustedes no tuvieron acceso fue precisamente la de la reunión a la que asistió esta gente. Hubiera sido importante que contaran con ella a fin de que nos dieran alguna visión sobre esos aspectos.

**SEÑOR TROBO.- Como uno tiene cierta experiencia procura identificar los temas. Me gustaría conocer las respuestas a las preguntas que realicé. Se han dado algunas opiniones y se han hecho preguntas. Yo hice preguntas y di opiniones; luego se hizo referencia a las opiniones que di. Me interesa conocer la opinión de la Intergremial porque es muy importante. Lo que hace o deja de hacer el Ministerio es un tema de esa Cartera y ya lo veremos con el señor Ministro. Me gustaría que se me respondiera las preguntas que formulé, porque son muy importantes, ya que es un aporte que necesitamos tener lo antes posible. No podemos formular preguntas sobre lo que han dicho otras organizaciones aquí. Si quieren expresarse sobre lo que dijeron otras organizaciones, lo pueden hacer, pero no podemos decirles: "Señores ¿ustedes qué dicen de la versión taquigráfica de la reunión a la que asistieron tales invitados?". La Intergremial es un sector que tiene un interés y lo defiende. Asistió para responder las preguntas que nosotros queremos hacer sobre un tema. Si leyó o no la versión taquigráfica, no importa en estas circunstancias. Algunos Diputados hicieron preguntas, se responderán y así sucesivamente, porque si no, terminamos en un entrevero y no sabemos a qué tema nos estamos refiriendo. Concretamente, me interesa el tema de la resolución, es decir, qué pasó, cuántas reuniones hubo, quiénes asistieron, qué tipo de trabajo se realizó, etcétera. Me parece que ese es el núcleo central del problema que tenemos encima de la mesa, teniendo en cuenta que es una medida que tomó el Ministerio y que está decidido a llevarla adelante. Además, tenemos una propuesta respecto de esa resolución.**

**SEÑOR PERRONE.- En particular, pienso que se ha magnificado sobremanera el tema metalúrgico, sobre el que después abundará con datos el señor Repetto, si correspondiera.**

En cuanto al tema específico de lo que se acordó, por un lado, tenemos el proyecto de ley que modifica el IVA que se aplica al gasoil, que entró al Senado a fines de diciembre, con un gran retraso con respecto a lo acordado; este proyecto ingresó pocos días después de que se solucionara el conflicto; en ese entonces ya había un esbozo de proyecto; inclusive, el señor Diputado Delgado, del Partido Nacional, había elaborado una iniciativa que fue tomada por ese proyecto que se envió al Parlamento. Como se recordará -estas son informaciones de prensa-, el señor Presidente de la República se reunió con el Presidente del Partido Nacional en esos días y llegaron a ciertos acuerdos y hubo ciertas discusiones, lo que llevó a modificar ese proyecto de ley, entre otros; según versiones periodísticas, eso fue lo que demoró el ingreso al Parlamento de este proyecto de ley.

El problema radica en que esta demora adicional provocó que transportistas que habían cotizado para la zafra con un precio de gasoil estimado con un IVA al 23%, se vieron perjudicados porque pensaron que esa iniciativa se aprobaría rápido, lo cual no fue así. Hablo por informaciones de prensa, porque obviamente no disponemos de otros datos.

En cuanto al tema de los certificados, tuvimos una reunión con gente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se había contactado con la gente del Ministerio de Economía y Finanzas. El tema de los certificados es muy importante en lo relativo a la devolución del IVA, porque también se enlaza con el descuento del IVA del 23%. De nada nos sirve descontar acotadamente; creo que ustedes saben bien, porque ya viene del Ejercicio anterior, que no se descuenta todo el IVA sino acotadamente, dependiendo de lo que la empresa factura.

Entonces, si no tenemos la posibilidad de acceder rápidamente a esos certificados se nos está creando un perjuicio económico muy importante, porque no podremos pagar a nadie con esos certificados que nos

vendrán seis meses después. Esta es una cuestión puramente administrativa; no se necesita legislar ni hacer un decreto para hallar una solución porque se trata de un procedimiento administrativo de la DGI. Nos pareció que esto era fácilmente subsanable, pero nos encontramos con que ni siquiera concurrió alguien del Ministerio de Economía y Finanzas para empaparse del tema.

Con respecto a lo que preguntaba el señor Diputado Trobo en cuanto a cómo está trabajando la Comisión de análisis de flota-capacidad de carga, le cederé la palabra al señor González quien ha integrado esta Comisión y tiene más conocimiento.

**SEÑOR GONZÁLEZ.- He participado de esa Comisión desde que se formó. Nos reunimos todas las semanas desde que finalizó el conflicto. Está integrada por seis funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, todos profesionales, y cinco delegados de la Intergremial. Realmente, la Comisión ha trabajado mucho y los funcionarios del Ministerio han demostrado mucho interés en el tema.**

Se trata de un tema muy complejo, que requiere mucho esfuerzo. Se comenzó a trabajar en la demanda de camiones, para luego, en una segunda etapa, analizar la oferta existente. Para eso, hubo que depurar también toda la información que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los registros, porque estaba sobrecargada con algunos datos que no correspondían. Se hizo ese trabajo y paralelamente se estudió la demanda de camiones. Para eso, se buscaron los sectores más importantes de carga del país, se eligieron los principales, y se solicitaron datos del tonelaje que se mueve en los distintos lugares a otros Ministerios. Se entrevistó a los principales operadores en cada caso, es decir, a las empresas de la industria forestal, de frigoríficos, de todo lo relativo a granos. También se solicitaron datos a AFE, que muchas veces no fueron proporcionados. Realmente, en esa Comisión se está trabajando muy bien. Sin embargo, no hemos llegado a conclusiones finales; es un trabajo que implica un análisis certero para llegar a conclusiones precisas, a definiciones ajustadas porque, precisamente, acá existe un problema de oferta y demanda. Sin embargo, sí podemos decir en esta etapa preliminar que la impresión de la Intergremial, basada en el trabajo desarrollado en esta Comisión, es que sobran camiones para la carga que existe en este momento. No podemos decir que esta será la conclusión del informe final, porque no hemos llegado a esa etapa, pero de acuerdo con lo que se ha analizado hasta el momento, podemos indicar que la oferta de camiones es superior a la demanda de servicios.

Por otra parte, no debemos olvidar que se llegó al acuerdo de la suspensión del registro a través del análisis de temas que ya son históricos en el país como el de las subvenciones a AFE y el relativo a las barcazas, es decir, el transporte fluvial. Consideramos que existe una competencia desleal de AFE desde el momento en que los precios que fija están entre un 10% y un 20% menos que el del flete de un camión. Sabemos que el transporte fluvial tiene un montón de exoneraciones. Por cada peso que paga el transporte fluvial, el transporte terrestre paga veinte. Es decir que no podemos competir con todas esas exoneraciones. Sabemos que cada barcaza que sacará celulosa de Botnia sustituirá aproximadamente a 110 camiones. Los inversores en transporte de carga están comprando camiones pensando en que se transportará celulosa, que se llevarán los palos a las plantas, pero la celulosa saldrá por barcazas. Ya se están construyendo cuatro barcazas, que sustituirán el transporte de más de cuatrocientos camiones. A su vez, como es lógico, al retornar las barcazas también transportarán algo para bajar costos, lo que también sustituirá camiones.

También se está hablando de que se instrumentará el transporte de AFE. No tenemos reparos en que AFE funcione, lo que no nos gusta, y consideramos que está mal, es que se la subvencione continuamente. Y lo mismo sucede con las barcazas. Es decir, si compitieran con las mismas reglas que nosotros, bárbaro, pero si por cada peso que ellos pagan nosotros pagamos veinte, no me sirve. No debemos olvidarnos de esto.

Hace años que pedimos el estudio de la oferta y la demanda de camiones para saber si realmente existe una sobreoferta de camiones, lo que personalmente creo que es así.

**SEÑOR PERRONE.- Tenemos un estudio realizado por una consultora internacional a la que pedimos un análisis comparativo desde el punto de vista impositivo sobre los modos de transporte, tanto carretero como fluvial y ferroviario. Dice lo siguiente: "De acuerdo con la Ley Nº 13.892 de fecha 19 de octubre de 1970 y el Decreto-Ley Nº 14.396 de fecha 10 de julio de 1975, AFE se encuentra en principio exonerada del pago de todo tributo y contribuciones, con excepción de las tarifas por servicios efectivamente prestados". Más adelante, dice: "De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 1º del**

**Título 14 del Texto Ordenado 1996 y por el Decreto Nº 505/96 de 24 de diciembre de 1996, AFE no se encuentra gravada por el IP". A su vez, en cuanto al IMESI, se afirma: "No es contribuyente de este impuesto". Luego, expresa: "AFE se encuentra exonerada del pago de aportes patronales a la seguridad social a partir de la Resolución Nº 1455/96 del Banco de Previsión Social, en atención a la Ley Nº 14.396 con vigencia 27 de julio de 1975".**

Agrego todas estas informaciones -seguramente, no todo el mundo las tiene presentes en el momento de tomar las decisiones- porque dan la pauta de cómo es la competencia entre las diferentes modalidades de transporte y cuál es la competencia que nosotros asumimos. Por ello, durante el conflicto, hicimos hincapié en las aportaciones patronales. La reforma tributaria nos volvió a colocar dentro del pago de las aportaciones patronales, pero creemos que nosotros competimos con empresas que por ley están exoneradas de dichas aportaciones. No sabemos si ha caído esta exoneración debido a la ley de reforma tributaria; tal vez ustedes puedan tener esta información de la que carecemos. De todas maneras, hasta que entre en vigencia la ley, continúa la exoneración.

**SEÑOR TROBO.- A fin de llegar a una conclusión más abarcativa, ¿la Intergremial no entiende que un trabajo de estas características sería mejor hacerlo en un ámbito en el que estuviera la autoridad nacional -es decir, el Ministerio-, quienes transportan la carga en el modo terrestre -es decir, a través de camiones, por carreteras- y los demás agentes que tienen que ver con la actividad?**

Estamos informados de que se ha consultado a los distintos tomadores de la carga. Está claro que así debe procederse, pero esta Comisión tiene una aspiración muy importante, que no solo supone analizar información sino también recibir opinión de parte de otros. Estamos hablando de efectuar un exhaustivo análisis del mercado de transporte de carga por carretera, de su inserción en el sistema intermodal de transporte, de la adecuada ecuación entre el número de vehículos y el mercado total y de la realidad económica y financiera de las empresas del sector. Es un tema de una dimensión importante y todos aspiramos a que llegue a buen puerto, y que no quede en una Comisión que funciona durante noventa días para luego continuar con las otras exoneraciones, con el llamado a licitación por AFE con determinados beneficios para quienes la vayan a explotar, etcétera, etcétera, sin resolver el tema definitivamente.

Ahora, ¿por qué hago esta pregunta? Porque, además, la resolución dice que la referida Comisión -o sea, esa Comisión de la que ustedes nos están hablando- elevará informes circunstanciados dentro del plazo de noventa días a contar de esa fecha. Y hoy se están cumpliendo los noventa días de la resolución por la que se creó la Comisión.

Obviamente, no es responsabilidad de la Intergremial; lo quiero dejar bien en claro. Esta es una parte y tiene un rol que cumplir; la función principal la cumple el Ministerio. Pero me parece que se trata de un tema de gran vastedad y faltan actores como protagonistas en una Comisión de estas características. Además, esto fue planteado aquí, en esta Comisión. La Cámara de Comercio, expresando su representación en nombre de los que toman los fletes, dijo que su opinión es muy importante. Me imagino que la Cámara Mercantil también debe tener una opinión parecida, como así también la Federación Rural y la Asociación de Frigoríficos; me estoy refiriendo a las grandes organizaciones de tercer grado que nuclean a todas esas entidades y empresas que tienen que ver con el transporte de la carga. Todas estas tienen interés en tener buen transporte, con precios adecuados y con buen servicio. Es decir, necesitan tener un transportista capaz de brindar un buen servicio a un precio competitivo a fin de que puedan desarrollarse todos los sectores.

Mi pregunta es: ¿no les parece que sería mejor trabajar en un ámbito de esa amplitud con estos propósitos que hay aquí, sin perjuicio de que haya algún capítulo claramente vinculado al sector de transportistas?

Lo segundo que quiero preguntar es lo siguiente: cumpliéndose hoy el plazo para la elaboración del informe de la Comisión, ¿se nos puede decir si realmente se ha llegado a un documento que tenga que ver con todo el tema que establece la resolución del 30 de octubre, es decir, no solo con el análisis de la demanda, sino también con el de la oferta y con la inserción del transporte por carretera en el sistema intermodal de transporte?

**SEÑOR GONZÁLEZ.- La Comisión no ha terminado el trabajo en el plazo previsto. La próxima reunión es el 6 de febrero y vamos a seguir agregando datos. Va a ser difícil cumplir con todos los**

**objetivos de la resolución en este plazo de ciento veinte días de suspensión del registro. Realmente, se trata de un trabajo muy complejo. De todas formas, es probable que se llegue a alguna conclusión importante con respecto a la oferta y la demanda de camiones.**

**SEÑOR TROBO.- ¿Van a pedir que se prorrogue la vigencia de la resolución?**

**SEÑOR GONZÁLEZ.- Cuando nos dimos cuenta de que la Comisión no iba a cumplir con la totalidad de los objetivos en plazo, solicitamos una reunión con el señor Ministro Rossi.**

Por otra parte, estamos muy preocupados porque aún no se ha votado el tema de la devolución del IVA. Se estableció un porcentaje de 8,2% -que fue lo acordado-, pero no corresponde; debería haber sido mayor para realmente descontar el 23%. Ahí hubo un error de cálculo que nos perjudicó. Se supone una incidencia del gasoil en los fletes bastante menor que la real.

Con respecto a la participación de otras Cámaras, pienso que en esta primera etapa el análisis se puede llevar adelante perfectamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intergremial. Sin perjuicio de ello, continuamente se ha consultado a las distintas Cámaras, como por ejemplo a las Cámaras Forestales o a las empresas forestales importantes, a las Cámaras Frigoríficas o empresas frigoríficas importantes. En cuanto a los granos, se utilizó el mismo procedimiento. Ese trabajo lo hace directamente el Ministerio e informa a la Comisión. De esa forma obtiene datos ciertos y luego los compara con los que nosotros le proporcionamos.

En cuanto a la suspensión del registro, quiero hacer algunas aclaraciones. Se trata de una suspensión por ciento veinte días, con una serie de excepciones que ha permitido el ingreso de muchos vehículos. Por ejemplo, hoy se puede comprar un camión nuevo e ingresarlo al registro. Hay excepciones, pero se puede hacer; muchas personas lo han hecho.

Con respecto a las carrocerías -preocupación muy importante que he apreciado tienen varios de ustedes-, sé de empresas que señaron jaulas en setiembre -prácticamente dos meses antes de la suspensión del registro- a las que todavía no les han entregado esos remolques. Como se dice, pasaron los noventa días del estudio y estaban señados un mes antes. Estamos hablando de vehículos que fueron señados hace cuatro meses y medio, pero no fueron entregados; si fueron entregados, falta algo por lo cual no se pueden registrar en el Ministerio, estando la Cartera en condiciones de hacerlo. Entonces, no sé si no se está exagerando bastante el tema de las metalúrgicas. Es probable que alguna se haya sentido perjudicada; es probable que algún pedido que se estaba negociando haya sido demorado, pero no es probable que a partir del 1º de noviembre no tuvieran más trabajo. Vamos a ponernos de acuerdo, porque eso no es así.

**SEÑOR BOTANA.- Nosotros conocemos, en esta Comisión especialmente, lo que han sido las dificultades del sector del transporte de cargas, cómo ha tenido serias dificultades para llegar al punto de equilibrio mes a mes, para empatar los costos fijos con su nivel de actividad durante un tiempo históricamente importante en el país. En este momento de la economía se reconoce un cierto alivio de esa situación por la baja de algunos costos fijos y por un nivel de actividad un poco mayor, que ha servido para que algunas de las empresas paguen deudas, para que parcialmente se actualice la flota, para que se mejore la seguridad de los vehículos. Pero pesa sobre el sector toda esta amenaza de una competencia, indudablemente, en estas condiciones de mercado, calificable como desleal por parte de AFE específicamente.**

Y la información que se está investigando, sin duda, es un ingrediente fundamental en el funcionamiento de cualquier mercado, mucho más en lo que hace a un mercado de difícil determinación y de alta varianza, como es el mercado de cargas en la medida en que el estado de los caminos, la capacidad de procesamiento y de ensilaje, la posibilidad de trabajar, o no, en determinas horas, las remuneraciones de los propios trabajadores y otras cuestiones son factores fundamentales a la hora de determinar cuál es la oferta y cuál es la demanda en este sector.

Creo que hay algunos deberes incumplidos por parte de un Ministerio; en esta Comisión, en esta misma sala en que estamos reunidos hoy, el señor Ministro nos pidió intervención para que tratáramos de trabajar en la formalización de aquellos camioneros que estaban en condición de informales, que son algunos miles. Todos

sabemos que la mayoría de ellos no están en condición de informales por simple voluntad de no pagar, sino por un recrudecimiento de esta situación de costos fijos inempatables con el nivel de actividad al que podían acceder.

En ese sentido, la solución de la DGI no ha llegado, la solución del Banco de Previsión Social no ha llegado; en todo caso, llegó una solución parcial del Banco de Previsión Social que permitió la incorporación de algunas empresas. La solución de la Dirección General Impositiva no ha llegado en caso alguno y la del Banco de Previsión Social no cumple con la aspiración total, pero lo peor es que ni siquiera ha llegado la solución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que asumió la responsabilidad de dar solución a la exigencia de la propiedad para la habilitación del camión, tema que a todas luces es injusto, a pesar de que justo sea el objetivo que se pretendía subsanar con esa exigencia. Es decir, esa exigencia fue impuesta en períodos de Gobiernos anteriores para subsanar el hecho de que algunas empresas eludían impuestos; se trató de evitar esa elusión impositiva a través de la incorporación de la unidad como garantía, al estar a nombre de la empresa de que se tratara. Diversos casos han demostrado que no es la medida más adecuada e, incluso, el Ministerio, por la vía de la excepción, ha autorizado a múltiples empresas a actuar por fuera de esa exigencia. De cualquier modo, aquí hubo compromiso de traer algún tipo de solución. En esta Comisión, en algún momento se propuso, más allá de que la unidad estuviera a nombre de la empresa o no, que esta pudiera servir como garantía de la empresa frente a los organismos de recaudación del Estado. Esa podría haber sido una solución. Podría haber habido soluciones de aporte de garantía de otro tipo por parte de las empresas. Lo que no es bueno es que continuemos sin la solución de las cosas que sí dependen del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque, lamentablemente, la DGI y el Banco de Previsión Social parece que responden a otro poder, que no es del Estado, que no responden con la misma sensibilidad mostrada por otros organismos del Estado; inclusive, han tenido algún episodio medio desagradable con integrantes de esta Comisión y del mismo partido en su funcionamiento. De cualquier manera, creo que esa es una cuestión que está en el "debe".

Lo que existe acá es una confirmación, que nosotros teníamos, acerca de que hubo acuerdo en cuanto a la suspensión temporaria de registro de empresas como solución de aquel conflicto. Sobre eso -justo es decirlo-, hay en el país e inclusive en el seno de esta Comisión posiciones distintas, y hay gente que se ve afectada; ustedes conocen las versiones taquigráficas en las que figuran las posiciones de la industria, de fabricantes de camiones, de la industria metalúrgica y de los importadores. El señor Ministro Mujica en su momento manifestó su desacuerdo por el hecho de que exista limitación en la capacidad de carga cuando está presente la zafra de granos en el país. En ese sentido, creo que hay posiciones diferentes en todos lados; inclusive, en nuestro Partido -justo es decirlo- tenemos matices respecto a cuál es la posición más justa en este tema.

En lo que no tenemos matices es en cuanto a lo vinculado con el precio de los combustibles, que es la madre del borrego en este caso. Acá, lo que existió fue una suba en el precio de los combustibles para subsidiar el transporte de pasajeros, especialmente de Montevideo, lo que implica una transferencia del sector productivo al sector de transporte de pasajeros y, especialmente, una transferencia desde el interior de la República a la capital, y la continuación o no solución del tema de la posibilidad de un descuento mayor de IVA a través del pasaje del 14% al 23%. Bueno es precisarlo acá: la solución no es que haya sido demorada en la reunión del Presidente del Directorio del Partido Nacional, doctor Jorge Larrañaga, con el Presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez, sino que fue acordada ese día. Ese día el señor Presidente de la República manifestó su deseo de que, más allá de las soluciones que estaban arriba de la mesa, la que se pusiera en práctica fuera la aportada por el señor Diputado Delgado. Entonces, el tiempo de esa solución empieza a contarse a partir de ese día; antes era una simple propuesta que estaba arriba de la mesa.

Lo que existe acá es una solución de encarecimiento del costo del combustible y una solución a través del subsidio, que implica riesgos de manejo administrativo que el país ya conoció. Todos recordamos el brutal lío que se armó hace diez años cuando el actual Presidente de la República era Intendente de Montevideo y el actual Ministro de Transporte era Director de Tránsito y Transporte de la Intendencia Municipal de Montevideo. Todos recordamos aquellos subsidios a empresas que no existían, el subsidio de gasoil a una empresa que funcionaba a electricidad, la que presentó catorce veces el mismo certificado en ventanilla siendo que estaba vencido. Sucede que esas medidas administrativas traen este tipo de cosas, el riesgo del error o del horror en el manejo de la Administración e inclusive mueve a la desconfianza respecto de ese manejo. En ese sentido, queremos manifestar nuestro más absoluto desacuerdo con la medida de suba de gasoil para generar un fondo de subsidio, cosa que ya hicimos en oportunidad de que compareciera el

Ministro y que volveremos a plantear. Creo que allí deberíamos situar el centro de la discusión y no en esta cuestión del tamaño en cuanto a si está abierto, o no, el registro.

Quiero hacer dos preguntas, una de las cuales es respecto del órgano de contralor y su funcionamiento, en la medida en que en la Comisión en que nosotros nos encontramos hubo una denuncia de un integrante de una empresa metalúrgica. Hubo una presunción de prácticas "non sanctas" del señor Ministro, lo que nos pareció grave, sinceramente, pero se ve que al señor Ministro no le molestó mucho, en la medida en que promovió una investigación administrativa en el Ministerio por las palabras de este titular de una empresa metalúrgica sobre presuntas discriminaciones o arreglos entre los funcionarios del órgano de contralor y algunos transportistas en infracción. En ese sentido, cabe la pregunta en la medida en que el órgano de contralor tiene dos partes del Estado y una privada, la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, que ustedes representan; las otras dos son los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas, si no me equivoco.

La otra pregunta, si bien no hace a este tema, la voy a trasladar. En oportunidad de que transportistas de pequeño porte querían regularizar su situación frente al Ministerio, algunos estando absolutamente al día con los impuestos y con los aportes, pero no accedían a los certificados correspondientes por los problemas de propiedad que habíamos mencionado, el señor Ministro, a través del señor Diputado Guarino, solicitó a esta Comisión que gestionara ante ustedes, la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, la flexibilización de las condiciones para que dichos transportistas accedieran a los permisos para desarrollar su trabajo. En nuestro caso particular, nos parecía -así lo planteamos- que lo más adecuado era el planteo directo en la mesa que en conjunto integran, pero de cualquier manera no nos oponemos a trasladar el planteo y nos parece oportuno hacerlo en este momento, porque de tener una respuesta positiva la podríamos trasmitir al Diputado Guarino para que él, a su vez, la traslade al señor Ministro y a los señores transportistas.

Muchas gracias.

**SEÑOR GONZÁLEZ.- Vamos a hacer una aclaración.**

El señor Diputado se refirió a miles de transportistas no inscriptos en el registro, concepto con el que no estamos de acuerdo. Hay unos cuantos transportistas que no han podido ser incluidos en el registro por diferentes causas y nosotros solicitamos al señor Ministro Rossi -él estaba de acuerdo- que se buscara una solución. Como me acotan, en su momento solicitamos hacer un censo o registro de todas las personas que estuvieran en esa situación, el que nunca fue hecho.

**SEÑOR BOTANA.- La cifra que manejo es de entre tres mil y cuatro mil quinientos, que fue la cifra que se manejó sin contradicción de nadie en las reuniones que tuvimos en esta Sala y en la de enfrente, con presencia de transportistas formales e informales y del señor Ministro -y el tema obra en las versiones taquigráficas de la Comisión-, por lo cual, seguramente, la discusión será estéril hasta que no exista un censo. De cualquier manera quiero manifestar que esa es la razón de mis dichos; ese es el sustento.**

**SEÑOR GONZÁLEZ.- Insisto en que me parece exagerada esa cifra que puede haber sido dicha en algún momento y si decimos que desde 2002 hasta hoy ingresaron nueve mil vehículos nuevos al registro, muchos de ellos ya ingresaron. De cualquier manera, no vamos a discutir eso.**

Para quienes no son titulares de vehículos o lo son pero tienen deuda con el BPS -es lo más complicado- hay una forma de acceder al registro mediante un trámite judicial. Supongo que esas son las excepciones que él dijo. Mediante un trámite judicial se solicita el cambio de titular del vehículo y terminando con ese trámite se permite ingresar en forma provisoria y luego definitiva al registro. Así se han solucionado muchísimos casos también.

Con respecto al órgano de control, quiero decir que tenemos un delegado titular y un delegado alterno. Si ha pecado de algo el órgano de control, que nosotros sepamos, es de la poca participación del delegado del Ministerio de Economía y Finanzas. Por eso muchas veces los temas de la DGI y del BPS no pueden ser solucionados, porque no ha habido una participación continua y firme del delegado del Ministerio de Economía y Finanzas. En reiteradas ocasiones se ha solicitado al Ministro de Economía y Finanzas actual y a

los anteriores que dieran mayor importancia a su delegado en el órgano de control, lo cual todavía no ha sido solucionado.

**SEÑOR PERRONE.- Podría haber algunas cuestiones irregulares que habrían sido denunciadas por una empresa metalúrgica. Honestamente, desconocemos el tema; nuestros delegados no tienen ningún conocimiento de ese tema, porque nos hubieran informado inmediatamente.**

Hay que ser muy cuidadosos con este tema. Voy a contar un hecho que sucedió hace un poco más de un año. Un transportista llama por teléfono a la Cámara y nos dice que en la Ruta Nº 101 hay una camioneta del órgano de control "mangando" -entre comillas. Nos comunicamos con nuestro delegado del órgano de control, quien salió junto a otro funcionario del Ministerio a revisar esa situación. Encontraron que había una camioneta blanca con dos funcionarios del Ministerio que estaban separados del cargo, pero que vestían sus chalecos naranjas, parando camiones, diciendo que eran del órgano de control y pidiendo una retribución por ciertas cosas. Esto fue denunciado y los funcionarios fueron sumariados nuevamente.

Cuento esto porque fue un hecho concreto, en el que un transportista informó de la irregularidad. Esto es lo bueno de la pata transportista dentro del órgano de control: cuando alguien se sale de la línea, los propios transportistas tienen una vía directa dentro del órgano para marcar la línea a los funcionarios. Nadie ejerce mejor control que el que se ve afectado por esos hechos irregulares.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero precisar algunos conceptos que no comparto, porque creo que no apreciamos una cuestión correctamente.**

El señor Diputado Botana dijo que el objetivo era el aumento del costo del gasoil y también habla de rebajar el boleto. El tema es que no solo es Montevideo, sino todo el país; más de una vez lo he dicho. Nosotros adherimos totalmente a ese planteamiento, porque ha calado hondo en lo que tiene que ver con las necesidades de aquella gente con dificultades de traslado; estamos viendo esto en el interior. Además, esto ha creado lo que buscamos: un ordenamiento del funcionamiento y de la legalidad de las empresas de transporte de pasajeros, que para poder obtener las ventajas tienen que regularizar su situación. Esto ha generado una puesta al día de los problemas que existen en el interior, que son difíciles, y que traen sus consecuencias.

No quería pasar por alto lo que dijo el señor Diputado Botana en cuanto a que más de una vez hemos discutido esto. El señor Diputado siempre sostiene que esto es para Montevideo, y no veo la razón para tener esa apreciación.

Por otra parte, debo decir que nosotros vamos a hacer entrega de las versiones taquigráficas. Cometimos un error -me hago responsable, ya que soy el Presidente de la Comisión- ya que no enviamos las versiones taquigráficas a la Intergremial de Carga -que estuvieron aludidas permanentemente-, al igual que lo hicimos con el señor Ministro. Allí también hubo cuestiones de las que me puedo hacer responsable, que en su momento no tuvieron contestación. Hubo una serie de agresiones personales al Ministro, que yo particularmente no tendría que haberlas dejado pasar, porque fueron muy fuertes. No es cierto -le contesto al señor Diputado Botana- que el señor Ministro no se haya hecho eco de algunas situaciones; al contrario, hizo una demanda judicial a la persona que lo agravió gratuitamente. Tenemos las versiones taquigráficas que pueden leer cuando quieran.

También hay cuestiones que creo que nosotros tampoco podemos desconocer. No todos tienen conocimientos legales de los problemas. Allí las personas hicieron alusiones a todo lo que pasa de manera casi "responsable" -teniendo en cuenta la cantidad de comillas que debemos poner-, agraviando a los transportistas y a la gente de la balanza sin pruebas. Nosotros sabemos que de pronto puedan existir ese tipo de situaciones, pero nunca las podemos comprobar. Mejor dicho, hay que hacer un trabajo no solo de un órgano del Estado; se dan casos en donde se pueden corroborar cosas que puedan estar pasando.

Nosotros estamos atentos a lo que está pasando. Lamentamos que el señor Ministro no pueda tener los tiempos suficientes para responder esto. Los señores Diputados estaban especialmente preocupados por esta cuestión. Me parece que queda claro que las consecuencias de los ciento veinte días no son del fuste que se planteó aquí. En realidad, la discusión central tiene que ver con cuestiones que se vienen arrastrando desde hace mucho tiempo y estamos intentando resolverlas.

El tema de la carga-flota tiene una connotación histórica. No es fácil de resolver, porque tampoco podemos decir qué medidas podemos tomar en cuanto a las importaciones de vehículos. Esta discusión va a ser permanente.

También quiero decir que nosotros creemos que hay que estudiar el desarrollo de otros modos de transporte. A mi juicio, creo que en este momento la demanda de carga es enorme. Nosotros seguimos insistiendo en que hay trabajo para todos. El transporte fluvial es una modalidad que está totalmente olvidada, inclusive sepultada, por otras Administraciones, y creemos que puede tener un valor muy importante. Nuestros invitados han manifestado más de una vez -no estoy diciendo ninguna novedad- la buena relación que existe en la Intergremial de Carga -la he visto participando principalmente en mi departamento- en cuanto al desarrollo del trabajo fluvial. Cuando la ANP inauguró en Paysandú determinadas obras en el puerto -avances que nunca se habían obtenido-, allí estaba la Intergremial, siempre con una discusión fraterna en el sentido de cómo mejorar esa situación.

Con respecto a AFE, siempre supimos que estuvo en una situación de desequilibrio total a partir de los hechos por todos conocidos, es decir, de la liquidación de esta empresa del Estado. Esto hoy se encara con otra visión; no con la del subsidio, sino con la de sacar adelante esta situación -al igual que se ha hecho con otras cosas-, en el sentido del desarrollo de las carreteras en todo el país, en lo que ha tenido una solución importantísima.

No quería dejar pasar esto por alto, porque si no, cometería una omisión. Tenemos convicciones y vamos a marcar claramente los aspectos que nosotros consideramos que son efectivos.

**SEÑOR PERRONE.- Hemos planteado muchas veces que nosotros no estamos en contra del ferrocarril ni del transporte fluvial por principios; estamos en contra de la desigualdad en el tratamiento tributario y en las exoneraciones, bonificaciones y subsidios que se le pueda dar a cada uno.**

Antes leí algo acerca del ferrocarril. Ahora, voy a leer algo del transporte fluvial, específicamente el artículo 84 del Decreto-Ley Nº 14.650, de fecha 12 de mayo de 1977: "[...] gozarán de los siguientes beneficios:.- A) Exoneración de todo tributo para la importación de partes, equipos, repuestos, combustibles y lubricantes necesarios a su explotación;.- B) Exoneración de todo tributo que grave los actos de enajenación del buque o la constitución de garantías sobre el mismo, así como a la inscripción de dichos actos;.- C) Exoneración de derechos consulares;.- D) Exoneración del Impuesto al Valor Agregado que grave todos los fletes realizados por ellos;.- E) Exclusión del valor fiscal del buque para la liquidación del Impuesto al Patrimonio (Título 7, artículos 1º a 24 del Texto Ordenado- 1976);.- F) El Poder Ejecutivo podrá establecer exoneraciones totales o parciales sobre las tarifas que regulan los distintos servicios que afectan a los buques nacionales y a las cargas por ellos transportadas".

Hemos hecho un extenso informe con todo esto para que, llegado el momento, puedan tener idea de cómo competimos con cada uno de los modos y de cómo nos perjudica el diferente tratamiento fiscal.

**SEÑOR ESPINOSA.- Lamento que no esté presente el señor Ministro para conversar sobre algunos aspectos y matices que no me parece oportuno trasladarlos a la Intergremial. Como he dicho más de una vez, soy de las personas que destaca el esfuerzo que han mantenido durante tantos años, a los efectos de desarrollar el sector, profesionalizarlo y hacerlo competitivo en la región. No obstante, tenemos matices que surgieron, fundamentalmente, del conflicto que dejó clara la importancia del transporte y las debilidades que quedan expuestas cuando este colapsa por una medida como la que se tomó o cuando atraviesa una situación difícil por cualquier otra circunstancia.**

Lo importante es que seguimos teniendo matices que tienen que ver con la solución de este conflicto. Se ha hecho hincapié en la suspensión del registro, pero muchas veces no se trata de lo poco o mucho que se pueda afectar ni del tiempo que pueda durar; como parlamentarios tenemos que hacernos eco de los intereses particulares y legales de cada uno de los ciudadanos, sin importar si son pocos o muchos. En este sentido, sin ánimo de dramatizar ni exagerar debo decir que en la solución de cualquier conflicto, ante cualquier medida que tomen el Gobierno o el Parlamento, siempre habrá alguna parte que se sienta perjudicada, y para resolver esas situaciones siempre está la posibilidad de conversar e intercambiar opiniones.

No quiero reabrir un debate porque no es este el ámbito para discutir las políticas del país productivo ni las del gasoil productivo, que es por donde creo que se podría encontrar la solución para muchas cosas. Pero, independientemente de estas reflexiones, quiero hacer una simple pregunta a la Intergremial. Creo comprender que el espíritu de la Intergremial es que estas medidas transitorias de ciento veinte días rijan ese lapso, pero como no hay una relación entre la flota y la capacidad de carga, quizás se piense en que esta medida podría extenderse. En concreto, quiero saber cuáles serían las acciones o soluciones que deberían provenir del Gobierno o del Parlamento para que no debiera extenderse aún más el plazo de ciento veinte días de suspensión del registro.

**SEÑOR ROBALLO.- Voy a ser muy breve porque si bien cuando vienen invitados y en el libre juego del intercambio uno da opiniones y también hace preguntas, prefiero el segundo aspecto, aunque sin dejar de expresar el profundo rechazo por el manejo impreciso y erróneo de información y por la alusión al Presidente de la República y a un Ministro cuando uno era Intendente y el otro Director de la Intendencia Municipal de Montevideo. Quiero aclarar que las expresiones vertidas en esta Comisión por el señor Fernández, perteneciente a la industria metalúrgica, no dieron lugar a una investigación administrativa sino que también se enviaron los antecedentes a la Justicia Penal para que hiciera las investigaciones correspondientes en todas las áreas del Ministerio que entendiera necesario a efectos de aclarar este asunto.**

En cuanto a lo que expresaba el señor Diputado Espinosa, debo decir que también nosotros teníamos esa duda, porque el señor González decía que, cumplido el término y aproximándonos ya al vencimiento de la suspensión por ciento veinte días, no se llegará a una conclusión acabada -como estaba planteado originalmente-, pero sí a algunos resultados que permitirían el levantamiento de la medida, sin perjuicio de lo cual esta Comisión seguirá profundizando su trabajo en el tema. No sé si es así como está planteada la situación.

**SEÑOR BORZACCONI.- Les pido disculpas porque no estoy muy acostumbrado a la gimnasia política y veo que se ha hablado de muchas cosas y que se han pasado facturas para un lado y para otro... Por principio, la Intergremial no tiene color político. El primer conflicto lo tuvimos en la época de Sanguinetti; fue el primer paro nacional grande que se hizo y a raíz de eso se obtuvieron determinados logros que el transporte venía persiguiendo desde hacía cincuenta años. El conflicto no es moneda corriente para nosotros; al transportista no le interesa estar parando, deteniendo sus actividades, demostrando su fuerza ni mucho menos. Nosotros estamos para producir, para tratar de que el negocio que cada uno tiene dé la mejor ecuación final con respecto al servicio que brinda. Por lo tanto, no sé cómo dirigirme solamente a algo que para nosotros es vital: qué espera el gobierno -éste, el anterior, el blanco, el colorado, el frenteamplista y el que venga- del transporte.**

Hoy decían que el transporte había parado porque habían aumentado el gasoil para subsidiar el precio del boleto, pero es mentira, es una vil mentira. ¿Saben por qué el transporte decidió parar? Porque hoy hacemos un fideicomiso para subsidiar el boleto; mañana hacemos otro y aumentamos el gasoil para dar recursos a los maestros; pasado mañana, para los policías, y traspasado, a otro. ¿Y cuál es la mejor manera de obtener resultados? ¡Aumentar el gasoil a los transportistas! Entonces, nos aumentan el gasoil y nos dicen que nos van a dar el descuento del IVA al combustible, pero una medida se aplica inmediatamente y la otra todavía está por implementarse. Si la responsabilidad es del Parlamento, del Poder Ejecutivo, del Ministro de Transporte y Obras Públicas, del Ministro de Economía y Finanzas o del Presidente de la República es algo que nosotros no dominamos.

Estamos aquí seis o siete personas que integramos la Directiva y que representamos a todos los que hicieron el paro. Inclusive, nosotros somos nuevos; el paro lo hicieron sin nosotros, nosotros no estábamos como Directivos en aquel momento. Entonces, hay una cuestión de forma y otra de fondo. Obviamente, no queríamos que se nos aumentara el combustible para subsidiar a otros medios de transporte, entre otras cosas porque, como dijo un ex Presidente de la Intergremial, en el caso del transporte urbano de pasajeros hay que ver si no se está subsidiando el mal funcionamiento de algunas empresas. En este caso, se benefició a los que menos hacen para mejorar su sistema y se castigó a los que más hacen para hacerlo rendir más.

En la única reunión oficial que tuvimos con el Ministro de Transporte y Obras Públicas le dijimos que queríamos hacer todo lo posible para que él fuera el mejor Ministro de Transporte de la historia. Esto no es

una pelea contra el Ministro de Transporte y Obras Públicas, ni contra el Frente Amplio, ni contra ningún frenteamplista, desde el Presidente hasta el último frentista del país; no es una pelea contra ellos. Esto es lo justo, y lo justo a veces nos beneficia y a veces nos perjudica; lo que está mejor hecho a veces nos perjudica y a veces nos beneficia. No hay alternativa al respecto; no es un tema que nosotros podamos dominar.

Hoy estamos siendo indirectamente perjudicados por los conflictos con Argentina. Se está defendiendo la posición de Botnia, la posición del país -porque ya hasta lo podemos tomar como que nos quisieron imponer determinadas cosas desde afuera-, pero la realidad es que nuestro sector, el que nosotros defendemos, se está viendo directamente perjudicado. Y no digo que estamos siendo medianamente perjudicados; estamos siendo directamente perjudicados. Pero nosotros no vamos a ser contemplados en ninguna órbita. No se trata de que a las empresas de transporte que hacen transporte con Argentina vayan a tener determinados beneficios mientras dure este conflicto; no los tenemos.

Lo que sí sabemos es que todos los medios de transporte, incluyendo el de pasajeros, ya sean de la capital o urbanos, se ven beneficiados por algún tipo de subsidio. Nosotros no. Esa es una realidad. Nosotros no somos de salir a pedir limosna ni a decir lo que necesitamos. Esto es lo que es justo: que la balanza se compense de un lado y del otro. Entonces, cuando muchas veces se habla de qué manera se puede hacer, yo digo que no creo en las comisiones. De hecho, se conformó una comisión, se trabajó noventa días, se va a trabajar ciento veinte días y quienes salimos del paro, ¿qué obtuvimos? Nada. Entonces, cuando nos preguntan qué va a suceder luego de transcurridos esos ciento veinte días y si vamos a pedir que se siga aplicando esta medida, nosotros respondemos que no sabemos, que tenemos que hablar con la asamblea, que fue la que nos dio la potestad para negociar durante esos ciento veinte días y ver qué es lo que va a pasar. La gente va a decir: "Nos comimos la zafra del trigo. Ahora, ¿vamos a tener la zafra del arroz sin el descuento del gasoil? Otra vez no la vamos a pasar". Y ya nos están diciendo que quieren retroactivo el descuento del gasoil, porque que se hayan demorado noventa días no es responsabilidad del transporte. El transporte llegó a un arreglo. Se trataba de una medida que iba demorar veinte o treinta días; pasaron tres meses, van a pasar cuatro, y no la tenemos. Quiero que los señores Diputados entiendan que esto no es contra nadie. Esto no es a favor ni en contra de nadie. Es pelear por lo que entendemos que está bien. ¿Está bien que se subsidien todos los medios de transporte menos el camión? No. ¿Está bien que todo el mundo tenga determinada protección y nosotros no? No, no está bien.

Hay muchas cosas para hacer. ¿A nadie que en el Uruguay haya pensado en la ley de transporte se le ha ocurrido sacar los camiones de los años cincuenta, sesenta o setenta y buscar maneras de renovar la flota, por seguridad del camionero, por seguridad vial y por una montaña de cosas?

Dicen que los importadores de camiones están preocupados. No sé, no manejo cifras, pero preguntaría a los importadores de camiones cuál fue el mes que más camiones vendieron. Sin duda, vendieron muchos más camiones en octubre; es un hecho claro y contundente. ¿Por qué? Debido a lo que se dijo sobre los negocios que se hicieran antes del 30 de octubre. ¿Saben cuántos vendieron antes de esa fecha? Nunca habían vendido tantos camiones. Entonces, seamos honestos. Hay transportistas que están sentados a esta mesa que han comprado remolques hace cuatro meses y que las empresas no se los pueden entregar. Con suerte, van a entregarlos el mes que viene. Entonces, si no pueden entregar los que se compraron en setiembre, ni hablar de los que se compraron en octubre. Tienen tela para cortar. Está bien, cuando el transporte pega, lo hace duro. ¿Por qué? Porque involucra a muchos sectores, ya que lamentablemente o por suerte es la única arma que nosotros sabemos que es mejor no usar pero que está. El día que el transporte para, a la larga o a la corta, paran todos los demás.

Cuando se llevó a cabo el conflicto y veía por televisión que se hablaba de que el transporte quería desestabilizar, me preguntaba por qué no se dijo eso cuando le hicimos lo mismo a Sanguinetti. ¿Por qué se agrandó tanto? Parecía que éramos Satanás. Creo que en la omisión nos han destratado, en lo que pasó lo han facturado sin necesidad, porque creo que no fue nunca la voluntad del transporte desestabilizar absolutamente nada y lo único que estamos buscando son futuras reglas de juego claras y parejas para todos. Invito a cualquiera de los señores Diputados de esta Comisión a que vayan a la terminal de Tres Cruces y vean con cuánta carga se van los ómnibus que van al interior, a ver si llevan más cargas que pasajeros. Vayan a verlo al último piso y fíjense cuánta carga llevan los ómnibus, y díganos si eso no es competencia desleal. He visto ómnibus llevar dos y tres mil kilos de fertilizantes en la bodegas. También he visto llevar motos, heladeras, "freezers", cocinas, etcétera. Entonces, no estamos hablando de un paquete que los compense, no estamos hablando de simples cartas.

¿Cuál es el fin? Queremos que nos digan si ustedes quieren hacer un transporte profesional, serio, equivalente, que tenga una visión de futuro y que nosotros como transportistas sepamos a lo que el país apunta. ¿Se apunta a ser como Holanda o a que se reduzca a la mínima expresión a los efectos de dar vida al ferrocarril o al transporte fluvial? No tenemos muchos kilómetros para recorrer. No somos una nación como Brasil, que podemos recorrer y tener una flota monstruosa. Somos un país chico para todo. La diferencia es que cualquier industria puede producir y vender a cualquier parte del mundo si es competitiva. Nosotros, aunque seamos competitivos, no podemos trasladarnos a todas partes del mundo. Estamos reducidos a Uruguay, a algo de Argentina, a algo de Brasil, a algo de Chile y a algo de Paraguay. Y está; ahí nos morimos. Si queremos ir para arriba de San Pablo, no podemos. Si queremos hacer largos viajes a Chile, tampoco podemos ir. A Argentina, tampoco podemos ir porque si vamos a Ushuaia, donde eventualmente puede haber carga, ¿con qué nos volvemos? ¿Vamos a hacer vacíos siete mil kilómetros para atrás, cuando un argentino llega hasta Ushuaia, carga ahí y regresa a Buenos Aires?

Queremos que entiendan que la preocupación del transporte va más allá de este conflicto que pasó y del resultado que va a tener. Pretendemos tener una política seria de transporte, donde podamos saber a qué se apunta.

Uno de los resultados que dio el estudio es que las empresas que más crecieron no fueron las grandes sino las chicas. Son las empresas de uno y de dos camiones las que han crecido con uno o dos camiones más, pero las que tenían cincuenta, sesenta o setenta, han ido para atrás. O sea que esto tampoco ha beneficiado a las empresas grandes.

Cuando se habla de tanta cantidad de camiones y de cuanto movimiento de carga hay, yo digo que no sé quién es el que tiene la propiedad real para decir lo que se movió y lo que se dejó de mover, porque realmente hoy hay camiones parados. Dicen que hay mucha carga para transportar. Sí, cuando está la zafra. ¿Y después? Hay una montaña de trabajo mientras está el movimiento con el ganado y se exporta. Después se para y quedan ahí parados libremente. Creo que de verdad tenemos que hablar con mucho más conocimiento de causa.

Tengo terror a las comisiones porque siempre dilatan y no concretan, y nosotros precisamos saber hacia dónde quieren que vayamos. Tal vez tenemos que juntarnos en la asamblea y decir a la gente que quieren que desaparezca el transporte de carga en el Uruguay, que el Gobierno tiene la intención de que desaparezca o de que se potencie, pero debemos decir a la gente lo que tiene que hacer.

**SEÑOR BOTANA.- Quería responder una alusión. Cuando yo he mencionado acá las denuncias que ha hecho el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas o la investigación administrativa que ha hecho y la convocatoria al señor Fernández -digamos su nombre- para que ratifique o no sus dichos, no las refirió el señor Ministro a la agresión presunta que habría hecho el señor Fernández a su persona, sino a las afirmaciones del señor Fernández respecto del órgano de contralor, que son dos afirmaciones distintas. Por eso yo dije que unas se ve que no le molestaron y las otras, las que fueron dirigidas al órgano, sí.**

Lo segundo es que cuando hago mención a aquella experiencia del subsidio anterior, hago mención a hechos objetivos, a la presentación catorce veces del mismo certificado por parte de la empresa COOPTROL para cobrar sus haberes, hago referencia a que recibió subsidio por gasoil una empresa que funcionaba a electricidad como esta, a que el costo suyo de referencia era casi $ 200 más caro por boleto, lo que implicaba como un 70% o un 80% más que el de las otras empresas, que no fueron presos todos, porque la culpa de los certificados se la echaron a un señor que había fallecido en ese mes anterior, que era el Vicepresidente de la empresa.

También hubo otra empresa que presentó certificados. Me refiero a una empresa de ahorro y crédito de los funcionarios, y a mí, incluso, me tiene extrañadísimo que el señor Presidente de la República acepte que el mismo director de esa época maneje un asunto similar, porque sinceramente en aquel momento sus prácticas dejaron que desear, por lo menos en su capacidad de contralor. ¿Qué quiere que le diga? Pero si lo vamos a discutir cuando venga el señor Ministro acá, que lamentablemente no ha venido para charlar personalmente estas cosas...

Lo otro es decirle al amigo Borzacconi que este Diputado no dice mentiras ni viles mentiras. Cuando digo que aquí hubo un paro a partir de la suba de $ 1,05 para subsidiar el transporte de pasajeros -que es esencialmente montevideano; tenemos esa discrepancia en la Comisión desde hace un buen tiempo-, es así. Más allá de que comparto la gran mayoría de su exposición. Es realmente eso, no creo que nadie pueda atribuir a la Intergremial del Transporte de Cargas intencionalidad política. Creo que han hecho un esfuerzo enorme de juntar a un sector muy disperso, muy difícil de unir, con un acatamiento de las medidas gremiales enormemente difícil, en un mercado que ha trabajado con costos absolutamente duros para esta actividad.

Realmente, como sociedad creo que no hemos entendido, además, que los costos del transporte son costos que se agregan a todos los productos. En definitiva, cuando se encarece el sector del transporte lo que hace es disminuir el nivel de la economía toda, porque además, los costos siempre se van a trasladar a otros sectores. En definitiva, el transporte no puede ser fuente de recaudación sino que debería ser abaratado, inclusive, para los intereses del equilibrio poblacional en el Uruguay, en la medida en que la industria del interior es la que se ve más resentida por el encarecimiento de los costos del combustible, y más aún, con estos costos fijos como el del aporte patronal que implican costos financieros y una serie de incomodidades porque, se mueva o no el camión, el costo viene igual.

¿Sobre quién caen todos estos costos? Más que nada sobre la posibilidad de que haya desarrollo industrial en el interior de la República. Eso lo sabemos todos, porque los que queremos radicación en el interior de la República sabemos que desde el puerto de entrada de las materias primas y de los insumos tiene que haber transporte. Y después tiene que haber transporte hacia los mercados de venta o hacia los mercados de exportación. Entonces, indudablemente, el encarecimiento de los costos del transporte también atenta contra la posibilidad del desarrollo equilibrado del país. En ese sentido, los que estamos más distantes somos los que sufrimos los mayores costos.

Sinceramente, me gustaría que trabajáramos en conjunto para producir el diseño de una serie de medidas por las cuales lleguemos a un acuerdo general para proteger el trabajo de este importante sector con el objetivo de potenciar la economía, no solamente a este sector de actividad.

**SEÑOR BORZACCONI.- No utilicé el término "vil mentira" por lo que expresó el señor Diputado Botana sino porque se manejó en la prensa que el paro era por el aumento del combustible para subsidiar el boleto y era la forma lo que nosotros estábamos cuestionando. Fue lo que dije después. Hoy es para el boleto, mañana es para la policía, pasado para los maestros, y no veo que se haga, por ejemplo, un fideicomiso entre los abogados, los escribanos y los contadores para sacarles plata para que vaya para los maestros, o a otros gremios para destinarla a la policía. ¿A dónde fue? Al transporte. Al país productivo al que se dice que apuntamos, se le pega.**

Entonces, no era nada personal, sino que me refería a la lectura que quedó en todos lados, que era por el subsidio y por desestabilizar, y ninguna de las dos cosas eran ciertas. Se trataba del fondo y no de la forma.

**SEÑOR REPETTO.- Ya que muchos pidieron cosas concretas, les voy a decir cosas concretas.**

En cuanto al tema de los remolques y de los metalúrgicos, al que todos hacen alusión, no hay entrega de unidades. No tienen disponibilidad. En 2002 se podía comprar un remolque o hacer un equipo al 50% de lo que sale hoy. Los fletes internacionales siguen al mismo precio y los fletes nacionales han aumentado entre un 10% y un 15%, dependiendo de la actividad. Por su parte los camiones subieron un 50% desde 2002 a hoy. Se los digo con propiedad, porque compré un camión en 2002 y también en julio del año pasado.

Entonces, no es todo tan negro. Me gustaría que llamaran a una metalúrgica -a la que quisieran- y le pidieran un equipo para mañana. Ya que no tienen trabajo, deben estar todos libres. Esas cosas no son así.

Ya que tengo la oportunidad, también me gustaría decir que pienso -tal vez estoy equivocado- que después de las elecciones los Diputados ya no son de un Partido, son del país. Porque uno siempre se debe al que le paga el sueldo, y acá, que yo sepa, el Partido no les paga el sueldo. Entonces, no podemos estar flechando la cancha de acuerdo con lo que nos convenga o no, ver a quién le damos palos para después pensar en la fecha de las elecciones. Porque acá parece que todo termina en pensar en cinco años hacia adelante, a ver qué vamos a hacer y dónde vamos a estar. Las cosas las tenemos que arreglar hoy. El trabajo hay que sacarlo hoy. Los granos hay que sacarlos hoy. La madera hay que sacarla hoy. Nosotros estamos trabajando todos los días.

Yo quisiera ver cuántas personas tienen los celulares prendidos todo el fin de semana. De los que estamos acá, yo llamo a cualquiera el fin de semana a las nueve de la mañana y lo ubico. Porque nosotros estamos atrás del trabajo.

**SEÑOR BOTANA.- Los que estamos acá, también.**

**SEÑOR REPETTO.- Me alegro. Pero me gustaría que los pensamientos fueran para solucionar problemas y no para dar palo a la gente.**

**SEÑOR PERRONE.- El señor Diputado Botana habló continuamente de los costos que se agregan al transporte. Parecería que es una fuente inagotable de recursos para quien necesita recaudar algo. Recientemente, la Intendencia Municipal de Rocha votó en el Presupuesto una tasa para la extracción de productos forestales. Ustedes preguntarán qué tiene que ver la tasa de extracción de madera del monte o de eucaliptus con el transporte. Tiene que ver, porque ¿sabe a quién se decidió cobrar la tasa? Al transportista.**

Como usted comprenderá, el transportista no tiene que ver con el hecho de que se extraiga o no la madera. Usted va a la cantera a cargar pedregullo y la tasa que se debe pagar por la extracción la paga la cantera, no el transportista, porque no tiene nada que ver. Sin embargo, hubo un cierto conflicto entre algunos transportistas y la Intendencia Municipal de Rocha hace algunos días -que es lo que nos informó una gremial asociada- porque se había votado en el Presupuesto -algo que pasó inadvertido para todos- que el transportista debía pagar un nuevo tributo -además de la patente, el peaje, etcétera- por cargar madera.

Por otro lado, nos encontramos con que el señor Diputado Novales, representante por Soriano, ha presentado un proyecto de ley para la creación de una tasa de transporte forestal. Seguramente ustedes lo habrán visto. No establece que lo tiene que pagar el transportista, pero sí que se debe pagar en la entrada a puerto. Esperamos que se aclare en el proyecto de ley que no la tiene que pagar el transportista. Después veremos quién la va a pagar. Cada día estamos agregando un nuevo tributo al transporte porque alguien tiene que recaudar por algo o para algo, más allá de lo que ya se paga, es decir una tasa de transporte forestal, que es para las Intendencias Municipales. Además, ya pagamos la patente y los peajes en las rutas nacionales. Se va a agregar un nuevo impuesto al transporte forestal porque alguien tiene que recaudar. Bueno, que se lo carguen al que produce madera.

Este tema me lo recordó el señor Diputado Botana cuando habló de los nuevos costos que se agregan al transporte.

**SEÑOR BOTANA.- Es una resolución del Congreso Nacional de Intendentes.**

**SEÑOR PERRONE.- Si es para recaudar, todo el mundo está de acuerdo.**

**SEÑOR TROBO.- Acá se creó un problema para resolver otro y se produjo una sucesión de problemas de nunca acabar. En vez de encarar responsable y seriamente el tema del transporte multimodal y la forma en que se inserta el transporte de carga por carretera en ese complejo de cosas, se le aumentan dos costos: el aporte patronal mediante la reforma tributaria y el gasoil. La filosofía del aumento del gasoil fue para bajar un costo en la economía y sin embargo se aumentó otro costo en la economía. A mi juicio, no es culpa de los camioneros, sino de quien toma la medida; como consecuencia de ella, se le arma un lío y para resolverlo tiene que tomar otra medida que no le resuelve el lío y que genera otro. Al día de hoy no está resuelto el problema. Se trata de una medida improvisada, poco seria y no va al fondo del asunto. La Comisión que se ha creado generó anticuerpos en otros sectores, porque tanto los señores que venden camiones como los que transportan cargas, los que hacen jaulas o los que importan camiones, tienen el mismo derecho a tener un mercado transparente y cristalino en el que la formación de precios sea el resultado de la competencia leal y no de la intervención directa del Estado cada cuarenta días o cada cinco o seis meses, marcando la manera en que se debe conformar un costo y un precio en la economía. En lo personal, tengo una concepción muy diferente a la que se lleva adelante hoy en día. Algunos se han preguntado por qué se ha tomado esa medida, otros la han defendido y otros la hemos atacado. Este es el ámbito en el cual debo decir lo que pienso. Creo que la medida es inconveniente y no va a resolver el problema económico que se le ha agregado al sector del transporte**

**de carga debido al aumento de los costos principales, que son el del gasoil y el aporte patronal. Esto va en dirección totalmente contraria a una línea que suponía que el impuesto al trabajo, que es el aporte patronal, se fuera desgravando paulatinamente. Eso ha ido en contra del camionero y del que le compra la carga al camión.**

La medida de la Intendencia de Rocha se dibuja detrás de un concepto diferente porque no se pueden aumentar los impuestos que tiene el sector. Se crea una tasa al transporte de madera, pero pierdan cuidado que la van a terminar pagando los camioneros, porque los que compran espacios para transportar la madera, se la van a trasladar a ustedes. ¿Qué es lo que tienen que pedir los camioneros? Que les cierren el mercado, porque la única forma de defenderse de los aumentos de costo sin justificación es cerrar el mercado, impidiendo que la ley de la oferta y la demanda juegue para beneficio de todos. Son medidas intervencionistas de una concepción estatista que va en contra de la producción, de la inversión y del desarrollo.

Cuando analizo este tema no lo hago con ninguna animosidad hacia algún sector. Defendí al sector de los transportistas fervientemente cuando les querían meter camiones usados y viejos para romperles el mercado pues ese era el objetivo que tenía la medida. Hasta se sabe dónde estaban los camiones. Hoy defiendo el derecho que tienen a contar con un mercado libre, franco, honesto y cristalino. Del mismo modo que en su momento fui muy severo señalando que la importación de vehículos usados pretendía romper el mercado de las cargas, hoy creo que una medida que se promete como eficaz para bajar el precio de las cargas está interviniendo injustificadamente en el mercado. Sin perjuicio de ello, los sectores gremiales tienen derechos y deben ejercer su representatividad como corresponde, pero el tema del transporte no se resuelve aumentando el gasoil para bajar el boleto ni aumentando el aporte patronal para financiar la seguridad social. Se trata de otro tema, que tiene otra complejidad, que hay que trabajar mirando el largo plazo; además, no puede ser que esto se haya empezado a tratar el 30 de octubre de 2006 cuando viene desde hace mucho tiempo.

En cuanto a la idea que se tiene acerca de los posicionamientos que los distintos partidos políticos asumen en el ámbito público y político, la cosa es clara: el que gana gobierna y el que pierde controla. Nosotros tenemos un espíritu constructivo en todo sentido. No fuimos llamados a cooperar en el ámbito de esa mesa de trabajo en el Ministerio y no se ha formado otra mesa con el mismo objetivo a nivel parlamentario. Cuando surgió este tema en la presente Legislatura, el señor Diputado Botana, desde la oposición, en esta Comisión prestigió el trabajo para que se pudiera buscar un mecanismo de aceleración en el proceso de formalización que el sector de la carga había planteado hace unos cuantos años y que en un principio había tenido una etapa interesante y positiva. Los integrantes de la Comisión y quienes la visitan saben que hubo mucha gente que estuvo en contra de la formalización. Decían: "Pobrecitos, no son formales porque no pueden". Y resulta que los que pueden son siempre los que reciben el palo.

Nuestra actitud ha sido cristalina y positiva en todo sentido. En el caso de esta medida, lo que hemos escuchado hoy nos releva de mayor abundamiento, porque a la vista está que en noventa días no se resolvió el tema del impuesto ni ha sido eficaz el procedimiento que se llevó adelante.

Quería dejar sentada mi sensación frente a esto; estoy dispuesto y abierto a trabajar para que haya un sector de carga que sea competitivo a nivel nacional e internacional y para defender el derecho que tiene a ganarse honestamente el pan con su capacidad, porque también hay competencia interna en el propio sector. Que un Ministro venga y diga: "Subo un precio, bajo un impuesto, subo un aporte" no hace que una empresa sea rica o pobre, porque los empresarios se juegan todos los días. Los funcionarios públicos cumplen horario y tienen que tomar medidas hasta donde pueden. Lamentablemente, en este tema puede ser que estemos ingresando en un proceso en el cual hay alguien que cree que puede determinar y jugar con un mercado como si fuera un títere. ¡Cuidado con eso! Los mercados tienen mucho más poder que esas concepciones estatistas que ya están perimidas en todo el mundo.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que hay insumos varios para profundizar. Me deja alguna preocupación el tema de los certificados, pero eso luego lo vamos a resolver en la Comisión. Todavía no estamos trabajando formalmente en eso. La libre discusión en la vida democrática de un país tiene estas facetas.**

Indudablemente, nosotros defendemos nuestras concepciones. Creo que permanentemente en este país hubo una mala distribución. Quizás no lo estemos haciendo correctamente, pero se ha dado participación y

discusión y siempre hemos exhortado al espíritu organizativo de nuestro pueblo. Algunos de los integrantes de este grupo que hoy está con nosotros ve las situaciones políticas que se dan pero, bueno, esta es la vida política que tiene el Parlamento, donde va a haber una furibunda confrontación de ideas, tal como nosotros la hemos tenido permanentemente. Aquí se dice: "Cuidado con la participación en los mercados", pero si nosotros seguíamos tal como se venía, no sabemos dónde hubiéramos terminado porque si no conducíamos y dejábamos las cosas libradas a la oferta y la demanda, bueno... Creo que ese concepto no está perimido; es más, en el mundo capitalista en el que vivimos está imperando un control de los diferentes Estados y de las regiones. En fin, esto es filosofía política y estos son conceptos políticos, pero creo que tienen que ver con el funcionamiento de estas cosas.

Una vez más felicitamos a la Intergremial; todo lo que se ha dicho demuestra que el espíritu organizativo ha sido lo mejor que ha tenido este país y las vías por las cuales se llegó a ello son muy importantes.

Se siguen planteando temas que tienen que ver con el control y con el funcionamiento; evidentemente, no es posible que la oferta y la demanda sean lo más factible para llevar adelante el desarrollo homogéneo de un país, fundamentalmente en el caso del transporte.

Indudablemente, también aquí está jugando un aspecto importante que tiene que ver con las diferentes modalidades de transporte. Nosotros venimos discutiendo desde hace años este asunto y ustedes conocen lo que ha sido el programa del Frente Amplio en cuanto a la multimodalidad. Quizás no haya una justicia; hay que analizar el tema y los aportes que ustedes nos hacían. Hay que juntarse, analizar el tema, porque está allí y medir el grado de desigualdad que pueda haber en el desarrollo de los diferentes modos y proceder a una evaluación.

De todas maneras, este tema sigue estando abierto para la discusión; hacía tiempo que no teníamos a esta delegación de la Intergremial con nosotros y haber contado con su presencia en esta oportunidad ha sido un placer. Felicitamos a la nueva dirección.

Me parece, por otra parte, que se puede haber recibido herencias de diversas cosas. Además, creo que evidentemente ha habido una estigmatización quizás exagerada o exacerbada de los sucesos de octubre. Nosotros siempre dijimos -fundamentalmente quienes somos del interior- que a veces se piensan o se expresan cosas de manera exagerada, porque hemos charlado y discutido con los transportistas del interior y jamás tuvieron una visión de que aquí se estaba jugando o de que se iba a parar el país. Es cierto que hay gremios -inclusive la Central- que plantearon determinada visión, y con todo respeto la podrían haber desarrollado; hubo gremios que también plantearon espontáneamente cierto posicionamiento. Particularmente, no lo compartí; se dio una situación real, pero no había una intencionalidad de generar una situación como la que luego se generó. De todas maneras, fue un hecho que tal vez tuvo una connotación política muy grande y que habrán analizado o estarán analizando los nuevos integrantes de esta dirección.

Seguramente, aquí tenemos una serie de deberes que cumplir y lo haremos a partir del 1º de marzo, cuando funcione de nuevo la Comisión formalmente. Quizás recibamos al señor Ministro aquí, por lo que habrá novedades sobre la cuestión, más teniendo en cuenta que el señor Ministro leerá esta versión taquigráfica y ustedes también.

Muchas gracias y estamos a las órdenes.

(Se retira de Sala la delegación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga)

**SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Diputado Espinosa para hacer un planteo.**

**SEÑOR ESPINOSA.- Queremos reiterar la preocupación que tenemos por el alto índice de siniestralidad que se da en el eje de la Ruta Nº 5, principalmente en dos segmentos bastante claros: desde el kilómetro 19 al 32 y del 32 al 39; es todo un tramo que, lamentablemente, en los últimos tiempos se ha conocido como "corredor de la muerte". Quienes transitan por allí -seguramente el señor Diputado Fernández está al tanto- saben que existe un semillero de cruces puesto por los vecinos, que es la lamentable evocación a la cantidad de muertes que ha tomado ese tramo de ruta.**

Hoy, con profunda preocupación y en cierto modo con gran alegría también, he visto que se han culminado obras de la Administración pasada por las que se concreta una doble vía, la cual une el tramo restante de la ciudad de Las Piedras con todo el eje vial hasta la ciudad de Canelones, en un sistema -reitero, de doble vía- que dota de mayor comodidad y permite mayor velocidad en el recorrido de la ruta, pero también plantea riesgos en lo que refiere a la seguridad en el tránsito con el hipotético incremento en el número de accidentes.

En ese sentido y en el espíritu amplio y constructivo de buscar soluciones, queremos trasmitir a todos los integrantes de esta Comisión una invitación que tiene que ver con una mesa de trabajo. Se trata de una pequeña reunión que vamos a tener el 6 de febrero a la hora 19 en el Club Ciclista Juanicó, kilómetro 37 de la Ruta Nº 5, para la que hemos convocado a la Policía Caminera, a la Intendencia Municipal de Canelones y estamos esperando la confirmación de la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Esperamos que a través de cada uno de los integrantes de esta Comisión las diferentes bancadas políticas puedan participar con sus respectivos Diputados, independientemente del esfuerzo que haremos en las próximas horas para que la bancada parlamentaria canaria pueda asistir.

También quiero solicitar al señor Presidente y demás integrantes de la Comisión que analicemos el tema en conjunto para estudiar qué otras alternativas, medidas o gestiones podemos realizar; seguramente, muchas pasarán por la prevención, la educación o la dotación de algún otro elemento técnico, pero al respecto soy bastante pesimista en los resultados. Podríamos hablar de implementar bandas de sonorización, luces intermitentes de prevención, o pensar en la colocación de semáforos o lomadas, medidas técnicas con respecto a las cuales estoy absolutamente en contra. Dadas la preocupación de las poblaciones circundantes de Villa Felicidad, Barrio El Remanso, Estación ANCAP, Camino Albatros, ciudad de Canelones, Progreso, Cuatro Piedras, etcétera, y el estado de la caminería circundante creo que se requerirá derivar la inquietud al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -tendríamos que ver si estamos todos de acuerdo en esto- y estudiar la posibilidad de analizar técnicamente la construcción de una vía auxiliar paralela a la Ruta Nº 5 exclusivamente en el tramo de los kilómetros 32 a 37, que es donde se generan las mayores dificultades. Allí existe un área demográfica rural importante donde se concentra la mayor cantidad de localidades, villas y centros poblados que he citado, y nos parece que esta es una buena iniciativa, porque si ponemos empeño y logramos consenso en este tema seguramente el Ministerio considerará el planteo de recibo.

**SEÑOR PRESIDENTE.- El planteamiento será atendido; habría una propuesta de que el Ministro concurriera el día 6.**

**SEÑOR TROBO.- Sería conveniente citar, después de que finalice el receso, a algún representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -el Director de Vialidad o el funcionario que tenga responsabilidades de primer nivel en ese tema- a fin de conocer la marcha del plan de obras viales a la luz de la realidad actual. En la medida en que hay una cantidad de obras que serán atendidas dependiendo de la disponibilidad presupuestal y que hay inversiones que se están llevando adelante por la Corporación Vial y otras por el Ministerio contra sus recursos del Fondo de Inversiones, queremos saber cuáles son las obras que se piensa realizar, ya sea que se vaya a licitación o que ya se esté en ese proceso. Es decir, queremos saber qué asiento tiene en la realidad actual ese plan de obras del Ministerio, considerando su posibilidad económica. Me parece adecuado pedir una presentación en ese sentido en los primeros días de marzo.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- La solicitud me parece interesante, conveniente y, en consecuencia, se hará efectiva.**

**SEÑOR BOTANA.- Quiero plantear una cuestión que hemos estado conversando con el señor Diputado Julio Fernández que involucra a la Villa Vichadero en el departamento de Rivera y a un tramo carretero en el departamento de Cerro Largo, entre Ramón Trigo y Fraile Muerto. Este tema ya estuvo a consideración de la Comisión y se hizo una solicitud al señor Ministro para que se arregle ese tramo de veintidós kilómetros entre la ciudad de Fraile Muerto y el pueblo de Ramón Trigo de modo que el ómnibus de la empresa Turismar, que tiene la línea entre Vichadero y Montevideo, pueda realizar un servicio diario de transporte de pasajeros entre estas dos ciudades. Esta solicitud fue trasmitida por los vecinos de Vichadero en ocasión de que esta Comisión visitara dicha Villa. Ha habido insistencia del señor Diputado Fernández en ese sentido, quien trasladó el planteo directamente al Ministerio. Luego fue esta Comisión la que se hizo cargo del mismo. A solicitud del señor Diputado**

**Fernández, me tocó a mí hacer una gestión ante la empresa Turismar. En aquel momento, se nos dijo que frente al estado de la Ruta Nacional Nº 6 y ante la imposibilidad de proceder a ese arreglo por la longitud de la ruta, no era posible hacer diariamente el servicio por la rotura de los vehículos y el costo que ello acarrea. De cualquier manera, ofrecieron la alternativa de llevar diariamente la gente de Vichadero a Fraile Muerto, a fin de que pudiera abordar el servicio diario que tienen por Ruta Nacional Nº 7. Los vecinos de Vichadero aceptaron de buen grado esta alternativa.**

Hemos recibido una nota de la Comisión de Fomento Vecinal del Rotary de Vichadero con la firma de su Presidente, el señor Arturo Muñoz Delgado, y de la filial Vichadero del Club de Leones, que no tiene la firma del señor Gualberto Crossa Fernández, aunque sí podemos dar testimonio de que en su momento conversó con nosotros y manifestó interés en esta solución.

**SEÑOR PRESIDENTE.- ¿No hay caminos departamentales?**

**SEÑOR BOTANA.- Hay un camino que fue asfaltado en una época porque era la comunicación ente la ciudad de Melo y la de Fraile Muerto. La cuestión es que el camino cayó en desuso porque se construyó otro más corto, y el pavimento se ha deteriorado. La empresa plantea esta solución de veintidós kilómetros en una obra relativamente menor.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esos veintidós kilómetros son departamentales o nacionales?**

**SEÑOR BOTANA.- Son de Ruta Nacional hoy a cargo de la Intendencia Municipal. Ahora, para hacer una obra mayor de pavimentación, seguramente tendría que recurrirse a un trabajo conjunto entre el Ministerio y la Intendencia. De cualquier manera, creo que es el señor Ministro quien debe entender en este asunto, en su calidad de Ministro no solo de Obras Públicas sino también de Transporte.**

Voy a entregar a la Mesa la nota que se nos ha hecho llegar.

**SEÑOR FERNÁNDEZ.- Este tema fue planteado en la oportunidad en que estuvimos en Vichadero. En los últimos días, los vecinos de Vichadero han reiterado este planteamiento. Por lo tanto, creo que es importante hacer llegar esta preocupación al señor Ministro a fin de que estudie las posibilidades de encontrar una solución para que el tramo sea arreglado y la empresa pueda cumplir este servicio trasladando a los vecinos de Vichadero a Montevideo, siguiendo el planteamiento formulado por el señor Diputado Botana.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a trabajar sobre este tema.**

Hay que recordar que en la reunión de la Cumbre de Río quedó establecido que los aportes de los cuatro países estarán destinados a la reconversión de la Ruta Nacional Nº 26. Asimismo, no se logró incluir la Ruta Nacional Nº 12 por un rechazo de Argentina.

**SEÑOR FERNÁNDEZ.- Es importante destacar la noticia de que se va a realizar el puente sobre el Paso Mazangano.**

**SEÑOR BOTANA.- Así como hemos hecho algunas manifestaciones negativas al señor Ministro respecto de algunos temas, también es bueno expresar el agradecimiento y el reconocimiento por esta noticia que nos proporcionó en la noche de ayer el señor Diputado Fernández: hoy se empieza la venta de pliegos y el día 28 se abre la licitación para la ejecución del puente sobre el Río Negro, en el Paso Mazangano, que permite enlazar a los departamentos de Rivera y Cerro Largo y a una importante región productiva del país que tiene dificultades en sus vías de comunicación.**

En ese sentido, es una obra de importancia y tenemos que hacer el reconocimiento al señor Ministro y a la Dirección Nacional de Vialidad por la ejecución de esta obra que oportunamente fue planteada por los vecinos a esta Comisión y, a través de esta, al señor Ministro.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias, señor Diputado Botana.**

Se levanta la reunión.